(19) Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

(11) EP 0 800 952 A1

(12) DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(43) Date de publication:
15.10.1997 Bulletin 1997/42

(51) Int Cl.[6]: **B60N 2/12**

(21) Numéro de dépôt: **97400778.3**

(22) Date de dépôt: **03.04.1997**

(84) Etats contractants désignés:
DE ES GB IT

(30) Priorité: **05.04.1996 FR 9604347**

(71) Demandeur: **BERTRAND FAURE EQUIPEMENTS S.A.**
92100 Boulogne (FR)

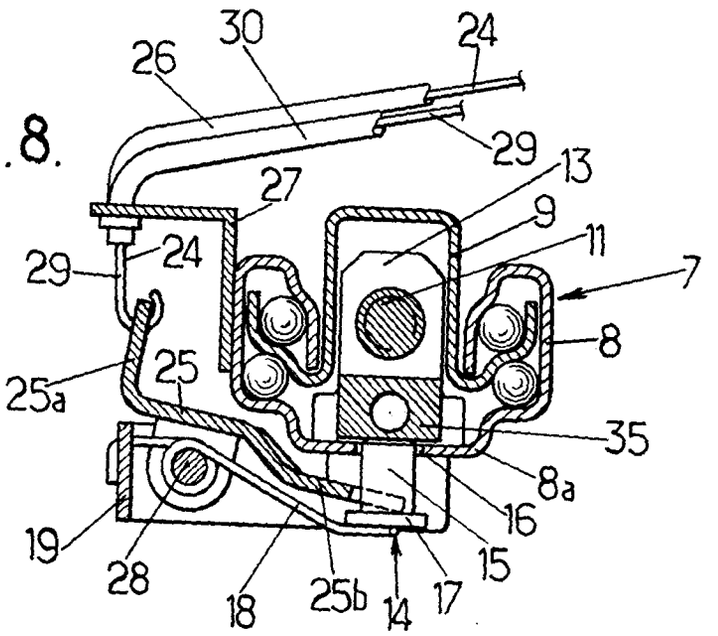
(72) Inventeurs:
- **Bouhelier, Jean-Luc**
  61100 Flers (FR)
- **Jaudouin, Paul**
  61100 Saint Georges des Groseillers (FR)

(74) Mandataire: **Burbaud, Eric**
Cabinet Plasseraud
84, rue d'Amsterdam
75440 Paris Cédex 09 (FR)

(54) Siège de véhicule, déplaçable vers l'avant pour accéder à un espace arrière

(57) Il s'agit d'un siège de véhicule coulissant sur des glissières (7) dont au moins une comporte un ensemble vis-écrou (11, 13) motorisé, comprenant un écrou maintenu fixe au moyen d'un verrou (14). Lorsque le dossier (3) du siège est rabattu vers l'avant, ce verrou est placé dans une position déverrouillée puis il est bloqué dans cette position par une cale (35) lorsque l'assise est déplacée vers l'avant. Le dossier est alors bloqué dans sa position rabattue au moyen d'un organe de blocage (31) relié au verrou par un câble (29) qui ne permet le retour de l'organe de blocage dans sa position effacée que lorsque le siège est revenu à sa position initiale, après que l'écrou de la glissière a ramené la cale dans sa position effacée et a permis le retour du verrou dans sa position verrouillée.

FIG.8.



EP 0 800 952 A1

Description

La présente invention est relative aux sièges de véhicules, déplaçables vers l'avant pour accéder à un espace arrière, notamment pour accéder à la banquette arrière dans des véhicules automobiles à deux portes.

De tels sièges de véhicules doivent pouvoir d'une part être réglés longitudinalement, et d'autre part être déplacés rapidement vers l'avant afin d'accéder à l'espace arrière, puis être ramenés également rapidement vers l'arrière en retrouvant alors leur position initialement réglée.

Le document EP-A-0 691 237 divulgue un exemple d'un tel siège de véhicule, comportant d'une part une assise montée coulissante longitudinalement vers l'avant ou vers l'arrière au moyen de glissières, et d'autre part un dossier monté pivotant sur l'assise autour d'un axe transversal horizontal de façon à pouvoir être déplacé entre une position relevée d'utilisation et une position rabattue vers l'avant où le siège n'est pas utilisable, chaque glissière comportant un profilé fixe solidarisable avec le véhicule et un profilé mobile qui supporte l'assise, l'un de ces deux profilés étant dit ci-après premier profilé et l'autre profilé étant dit ci-après deuxième profilé, au moins une des glissières comportant :

- un verrou qui est monté sur le premier profilé et qui est déplaçable entre d'une part une position verrouillée où il coopère avec un élément complémentaire lié au deuxième profilé pour maintenir le profilé mobile dans une position normale d'utilisation réglable, et d'autre part une position déverrouillée où il permet un déplacement longitudinal libre du profilé mobile vers l'avant, jusqu'à une position de butée avant, ce verrou étant sollicité vers sa position verrouillée par un ressort de verrou et pouvant être déplacé de sa position verrouillée à sa position déverrouillée au moyen d'un premier câble relié à des moyens de commande de verrou,
- une cale qui est déplaçable entre d'une part une position active où elle bloque le verrou dans sa position déverrouillée et d'autre part une position effacée où elle n'interfère pas avec le verrou, cette cale étant sollicitée vers sa position active par un ressort de cale, et ladite cale étant maintenue dans sa position effacée tant que la glissière est dans sa position normale d'utilisation, ce maintien étant obtenu au moyen d'un organe de butée qui est monté sur le deuxième profilé de façon à être déplaçable par rapport à ce profilé pour rester au contact de la cale lorsqu'on règle la position normale d'utilisation de la glissière, et cet organe de butée restant ensuite solidaire du deuxième profilé tant qu'on ne règle pas la position normale d'utilisation de la glissière.

Ce siège de véhicule donne des résultats satisfaisants.

Toutefois, lorsque le siège est ramené vers l'arrière après avoir été déplacé vers l'avant pour accéder à l'espace situé derrière le siège, l'utilisateur du siège n'a pas de garantie absolue que les glissières sur lesquelles coulisse le siège se soient à nouveau verrouillées, sauf à vérifier manuellement ce verrouillage.

Or, si l'utilisateur s'assied sur le siège alors que ce siège est libre de coulisser longitudinalement, cet utilisateur court un risque en cas d'accident subi par le véhicule.

La présente invention a notamment pour but de pallier cet inconvénient.

A cet effet, selon l'invention, un siège du genre en question est essentiellement caractérisé en ce qu'il comporte en outre un organe de blocage qui est monté sur un premier élément et qui peut être placé dans une position de blocage où il coopère avec un deuxième élément pour bloquer le dossier en position rabattue, lesdits premier et deuxième éléments constituant l'un l'assise et l'autre le dossier, l'organe de blocage étant sollicité par un ressort vers sa position de blocage et ledit organe de blocage étant en outre relié au verrou par un deuxième câble qui permet à l'organe de blocage de se placer dans sa position de blocage lorsque le verrou est dans sa position déverrouillée, mais qui, lorsque le verrou est dans sa position verrouillée, place l'organe de blocage dans une position effacée où il ne bloque pas le dossier, et le ressort de verrou étant suffisamment puissant pour ramener simultanément le verrou dans sa position verrouillée et l'organe de blocage dans sa position effacée contre l'action du ressort de l'organe de blocage, lorsque ledit verrou cesse d'être maintenu dans sa position déverrouillée par le premier câble ou la cale.

Grâce à ces dispositions, le dossier du siège reste sensiblement dans sa position rabattue vers l'avant, qui interdit l'utilisation du siège, tant que le verrou de la glissière de ce siège n'est pas revenue en positon verrouillée : on évite ainsi tout risque d'accident lié à une absence de verrouillage de la glissière.

Dans des modes de réalisation préférés, on a recours en outre à l'une et/ou à l'autre des dispositions suivantes :

- les moyens d'actionnement de verrou sont constitués par le dossier lui-même, qui est relié au premier câble pour placer le verrou dans sa position déverrouillée lorsque ledit dossier est placé dans sa position rabattue, et l'organe de blocage étant conçu pour bloquer le dossier dans sa position rabattue avec un certain jeu angulaire qui permet de relever légèrement le dossier à partir de sa position rabattue, suffisamment pour que le premier câble n'empêche plus le verrou de revenir en position verrouillée ;
- au moins la glissière qui comporte le verrou est réglable longitudinalement au moyen d'un ensemble vis-écrou, cet ensemble comprenant une vis sans

fin qui s'étend longitudinalement parallèlement à la glissière et qui est entraînée par un moteur, cette vis sans fin étant montée rotative sur le deuxième profilé et étant vissée dans un écrou qui constitue à la fois l'élément complémentaire avec lequel coopère le verrou et l'organe de butée qui coopère avec la cale ;

- l'organe de blocage est monté sur l'assise et peut être engagé dans un logement solidaire du dossier pour bloquer ce dossier en position rabattue ;
- le premier profilé est le profilé fixe et le deuxième profilé est le profilé mobile, et au moins le deuxième câble coulisse dans une gaine flexible qui présente deux extrémités axiales fixées rigidement l'une au profilé fixe et l'autre à l'assise du siège ;
- la cale est déplaçable axialement en translation par rapport au premier profilé, entre sa position active et sa position effacée ;
- le verrou est actionné par un levier monté pivotant autour d'un axe horizontal, ce levier présentant, de part et d'autre de son axe, un premier bras qui est relié aux premier et deuxième câbles et un deuxième bras qui coopère avec le verrou, le verrou étant monté sur le profilé fixe qui constitue ainsi le premier profilé, et ce verrou étant guidé en coulissement vertical par le profilé fixe et étant déplaçable vers le bas pour passer de sa position verrouillée à sa position déverrouillée, ce qui correspond à un déplacement vers le haut du premier bras du levier ;
- le deuxième bras du levier d'actionnement du verrou coopère avec ce verrou uniquement en prenant appui sur une portion inférieure appartenant à ce verrou, de façon à déplacer ce verrou vers le bas lorsque le premier bras du levier est déplacé vers le haut.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront au cours de la description détaillée suivante d'une de ses formes de réalisation, donnée à titre d'exemple non limitatif, en regard des dessins joints.

Sur les dessins :

- la figure 1 est une vue schématique écorchée d'un siège de véhicule selon l'invention, en position normale d'utilisation,
- la figure 2 est une vue en coupe longitudinale d'une des glissières du siège de la figure 1, en position normale d'utilisation,
- la figure 3 est une vue en coupe selon la ligne III-III de la figure 2,
- la figure 4 est une vue de détail en élévation selon la direction IV de la figure 3,
- la figure 5 est une vue similaire à la figure 1, qui représente le siège lorsque le dossier est rabattu et que l'assise commence à être déplacée vers l'avant,
- la figure 6 est une vue similaire à la figure 5, qui représente le siège lorsque le dossier est rabattu et que l'assise commence a être ramenée vers l'arrière après avoir été déplacée jusqu'en butée avant,
- la figure 7 est une vue similaire à la figure 2, dans la position du siège représentée sur la figure 6,
- et la figure 8 est une vue en coupe selon la ligne VIII-VIII de la figure 7.

Sur les différentes figures, les mêmes références désignent des éléments identiques ou similaires.

La figure 1 représente schématiquement l'ossature d'un siège de véhicule 1, notamment un siège avant de véhicule automobile à deux portes, c'est-à-dire un véhicule dans lequel il est nécessaire de déplacer au moins un des sièges avant pour accéder à la banquette arrière.

Le siège 1 comporte une assise 2 et un dossier 3 qui est monté pivotant sur l'assise 2 autour d'un axe transversal 4 horizontal, ce montage étant en général effectué au moyen d'un mécanisme d'articulation 5 qui se présente sensiblement sous la forme d'un boîtier circulaire aplati et qui interposé entre d'une part un flasque latéral 3a métallique appartenant au dossier 3 et d'autre part un flasque latéral 2a métallique appartenant à l'assise 2.

Le mécanisme d'articulation 5, qui permet de régler l'inclinaison du dossier, est un mécanisme classique qui ne sera pas décrit ici. A titre d'illustration non limitative, le document EP-A-0 505 229 décrit un exemple d'un tel mécanisme.

L'assise 2 est montée sur le plancher 6 du véhicule au moyen de deux glissières métalliques 7 juxtaposées, dont une seule est visible sur la figure 1, de façon à permettre une translation de l'assise 2 dans une direction longitudinale L, vers l'avant ou vers l'arrière.

Chacune des glissières 7 comporte d'une part un profilé métallique fixe 8 qui est solidarisé au plancher 6 du véhicule, et d'autre part un profilé métallique mobile 9 sur lequel est monté l'assise 2 du siège, le profilé mobile pouvant coulisser le long du profilé fixe entre une position de butée avant et une position de butée arrière.

Dans l'exemple considéré, le réglage longitudinal de l'assise 2 du siège est réalisé au moyen d'un moteur électrique 10.

Comme représenté plus en détail sur les figures 2 et 3, ce moteur 10 est monté sur le profilé mobile 9 d'au moins l'une des deux glissières 7, et ce moteur entraîne en rotation une vis sans fin 11 métallique par l'intermédiaire d'un engrenage 12, cette vis sans fin étant montée rotative sur le profilé mobile 9 de ladite glissière.

La vis sans fin 11 est vissée dans un écrou métallique 13 qui est solidarisé avec le profilé fixe 8 au moyen d'un verrou métallique 14. Le verrou 14 est constitué sous la forme d'une ou plusieurs goupilles cylindriques verticales 15, au nombre de deux dans l'exemple considéré, qui pénètrent dans des logements verticaux correspondants 13a ménagés en partie inférieure de l'écrou 13 et qui coulissent également verticalement dans des orifices de guidage 16 percés dans le fond 8a du profilé fixe.

Les deux goupilles verticales 15 du verrou sont fixées par leur extrémité inférieure à une même plaque de liaison 17 horizontale qui est située sous le fond 8a du profilé fixe et qui est sollicité vers le haut par un ressort de verrou 18 monté sur un support 19 solidaire du profilé fixe, de façon que le verrou 14 soit normalement maintenu dans sa position verrouillée.

Du fait que l'écrou 13 est ainsi normalement maintenu fixe, une rotation de la vis sans fin 11 entraîne également une translation de ladite vis sans fin et du profilé mobile 9 dans la direction longitudinale L, ce qui permet à un utilisateur du siège de régler à sa convenance une position normale d'utilisation dudit siège (figure 1).

Par ailleurs, afin d'accéder à la banquette arrière du véhicule, il est également nécessaire de pouvoir rapidement rabattre vers l'avant le dossier 3 en repoussant simultanément l'assise 2 jusqu'à sa butée avant, puis de ramener rapidement l'assise 2 et le dossier 3 dans leur position initiale respective.

Pour permettre le rabattement du dossier 3 vers l'avant, ce dossier peut être pourvu de tous moyens de déblocage connus permettant de le laisser pivoter librement vers l'avant.

A titre d'exemple, comme représenté sur la figure 1, le mécanisme d'articulation 5 peut présenter d'une part un flasque fixe 5a, fixé rigidement au flasque 2a de l'assise, et d'autre part un flasque mobile 5b présentant à sa périphérie une encoche 5c ou un autre logement dans lequel peut s'engager un crochet de verrouillage 20 monté pivotant sur le flasque 3a du dossier.

Ce crochet de verrouillage 20 est sollicité vers sa position verrouillée par un ressort 21, et il est en outre relié par un câble 22 à une manette 23 qui est accessible sur le côté du dossier pour permettre à un utilisateur de déverrouiller le crochet 20 en autorisant ainsi le pivotement vers l'avant du dossier 3, jusqu'à une position rabattue représentée sur la figure 5.

Afin de permettre à l'utilisateur de repousser simultanément l'assise 2 du siège vers l'avant, le flasque 3a du dossier est également fixé à une extrémité d'un câble métallique 24, de façon à exercer une traction sur ce câble lorsque le dossier 3 est rabattu, l'autre extrémité du câble 24 étant reliée à un levier de déverrouillage 25 (figures 2 à 4).

Le câble 24 coulisse dans une gaine flexible 26 dont une extrémité est fixée au flasque d'assise 2a, et dont l'autre extrémité est fixée à une cornière 27 solidaire du profilé fixe 8.

Le levier de déverrouillage 25 est monté pivotant sur un axe longitudinal 28 solidaire du support 19, et ce levier présente, de part et d'autre de l'axe 28, d'une part un premier bras 25a qui s'étend jusqu'à une extrémité libre fixée au câble 24, et d'autre part un deuxième bras 25b qui s'étend jusqu'à une extrémité libre appuyant sur la face supérieure de la plaque de liaison 17.

De cette façon, lorsque le dossier 3 est placé dans sa position rabattue (figures 5 à 8), le câble 24 tire vers le haut le premier bras 25a du levier de déverrouillage et le deuxième bras 25b de ce levier déplace le verrou 14 vers le bas contre la sollicitation du ressort 18, de sorte que les goupilles 15 de ce verrou libèrent l'écrou 13 tout en restant engagées dans les trous 16 du fond du profilé fixe.

Le déplacement vers le haut du premier bras 25a du levier de déverrouillage 25 détend un câble métallique 29 dont une extrémité est accrochée à l'extrémité libre du premier bras 25a.

Ce câble 29 coulisse dans une gaine flexible 30 dont une extrémité est fixée à la cornière 27 et dont l'autre extrémité est fixée au flasque 2a de l'assise.

L'extrémité du câble 29 qui n'est pas fixée au levier 25 est reliée à un crochet de blocage 31 qui, lorsque le dossier 3 est en position rabattue et lorsque le câble 29 est détendu, s'engage dans une encoche 32 du flasque de dossier 3a sous l'action d'un ressort 33.

Pour des raisons qui seront explicitées ci-après, l'encoche 32 est plus large que la partie du crochet 31 qui pénètre dans ladite encoche, de sorte que le crochet 31 bloque le dossier 3 dans sa position rabattue avec un certain jeu angulaire.

Par ailleurs, comme représenté sur les figures 2 et 8, le fond 8a du profilé fixe est solidaire d'une tige longitudinale 34 sur laquelle est monté un coulisseau 35 qui est sollicité vers l'avant contre l'écrou 13 par un ressort hélicoïdal 36, le coulisseau 35 se déplaçant en restant au voisinage immédiat de la face supérieure du fond 8a du profilé fixe.

Ainsi, lorsque le dossier 3 a été rabattu vers l'avant, dès que l'utilisateur commence à déplacer l'assise 2 vers l'avant en entraînant également l'écrou 13, le coulisseau 35 suit le mouvement de l'écrou 13 jusqu'à arriver dans une position de butée avant où il se trouve au-dessus d'une des goupilles 15 du verrou 14, ce qui maintient le verrou dans sa position déverrouillée.

Lorsqu'un utilisateur du véhicule veut ramener le siège dans sa position initiale après avoir déplacé l'assise jusqu'en butée avant, il tire le siège vers l'arrière en agissant également sur le dossier 3, comme représenté sur la figure 6.

Grâce au léger jeu angulaire du dossier 3 qui est permis par le crochet 31 et l'encoche 32, le dossier 3 se relève alors très légèrement par rapport à sa position rabattue pendant que l'assise 2 coulisse vers l'arrière.

Ainsi, au cours du déplacement de l'assise 2 vers l'arrière, le câble 24 ne sollicite plus le levier 25, de sorte que le verrou 14 reste dans sa position déverrouillée uniquement du fait de la présence du coulisseau 35.

Lorsque l'assise 2 arrive dans sa position normale d'utilisation, réglée au préalable par l'utilisateur, l'écrou 13 repousse le coulisseau 35 vers l'arrière jusqu'à sa position initiale, de sorte que les broches 15 du verrou 14 pénètrent à nouveau dans les logements correspondants 13a de l'écrou sous l'effet du ressort 18, en replaçant simultanément le levier 25 dans sa position initiale.

Ce mouvement du levier 25 entraîne une traction sur le câble 29 qui place alors le crochet 31 dans une

position effacée où il ne coopère plus avec l'encoche 32.

Il est à noter que le ressort 18 doit exercer sur le verrou 14 une force suffisante pour vaincre la force du ressort 33 sollicitant le crochet 31 vers sa position de blocage.

Le dossier 3 est alors libre de pivoter vers l'arrière, de sorte que ce dossier revient dans sa position initiale du fait de l'action de l'utilisateur, et ledit dossier se reverrouille sur le flasque mobile 5b du mécanisme d'articulation au moyen du crochet 20.

Ainsi, lorsque l'assise a été déplacée vers l'avant afin de dégager l'accès aux places arrière du véhicule, le siège ne redevient utilisable que lorsque cette assise est à nouveau verrouillée dans sa position initiale.

On notera qu'il serait possible d'appliquer l'invention à des sièges dotés de glissières non motorisées, comme divulgué par exemple dans le document EP-A-0 691 237, qui est incorporé dans la présente demande de brevet par référence.

Dans ce cas, les câbles 24 et 29 décrits ci-dessus seraient fixés tous les deux au trou 13a du levier 13 dans le dispositif représenté aux figures 1 à 5 de ce document, ou bien ces câbles seraient fixés tous les deux à l'ergot 103 du verrou 100 du dispositif représenté aux figures 6 et 7 de ce document.

Revendications

1. Siège de véhicule comportant d'une part une assise (2) montée coulissante longitudinalement vers l'avant ou vers l'arrière au moyen de glissières (7), et d'autre part un dossier (3) monté pivotant sur l'assise autour d'un axe transversal (4) horizontal de façon à pouvoir être déplacé entre une position relevée d'utilisation et une position rabattue vers l'avant où le siège n'est pas utilisable, chaque glissière (7) comportant un profilé fixe solidarisable avec le véhicule et un profilé mobile qui supporte l'assise, l'un de ces deux profilés étant dit ci-après premier profilé (8) et l'autre profilé étant dit ci-après deuxième profilé (9), au moins une des glissières comportant :

   - un verrou (14) qui est monté sur le premier profilé (8) et qui est déplaçable entre d'une part une position verrouillée où il coopère avec un élément complémentaire (13) lié au deuxième profilé, pour maintenir le profilé mobile dans une position normale d'utilisation réglable, et d'autre part une position déverrouillée où il permet un déplacement longitudinal libre du profilé mobile (9) vers l'avant, jusqu'à une position de butée avant, ce verrou (14) étant sollicité vers sa position verrouillée par un ressort de verrou (18) et pouvant être déplacé de sa position verrouillée à sa position déverrouillée au moyen d'un premier câble relié à des moyens d'actionnement de verrou (3),

   - et une cale (35) qui est déplaçable entre d'une part une position active où elle bloque le verrou (14) dans sa position déverrouillée et d'autre part une position effacée où elle n'interfère pas avec le verrou, cette cale étant sollicitée vers sa position active par un ressort de cale (36), et ladite cale étant maintenue dans sa position effacée tant que la glissière est dans sa position normale d'utilisation, ce maintien étant obtenu au moyen d'un organe de butée (13) qui est monté sur le deuxième profilé de façon à être déplaçable par rapport à ce profilé pour rester au contact de la cale lorsqu'on règle la position normale d'utilisation de la glissière, cet organe de butée restant ensuite solidaire du deuxième profilé tant qu'on ne règle pas la position normale d'utilisation de la glissière, siège **caractérisé en ce qu**'il comporte en outre un organe de blocage (31) qui est monté sur un premier élément (2) et qui peut être placé dans une position de blocage où il coopère avec un deuxième élément (3) pour bloquer le dossier en position rabattue, lesdits premier et deuxième éléments constituant l'un l'assise (2) et l'autre le dossier (3), l'organe de blocage (31) étant sollicité par un ressort (33) vers sa position de blocage et ledit organe de blocage étant en outre relié au verrou (14) par un deuxième câble (29) qui permet à l'organe de blocage de se placer dans sa position de blocage lorsque le verrou est dans sa position déverrouillée, mais qui, lorsque le verrou est dans sa position verrouillée, place l'organe de blocage dans une position effacée où il ne bloque pas le dossier, et le ressort de verrou (18) étant suffisamment puissant pour ramener simultanément le verrou (14) dans sa position verrouillée et l'organe de blocage (31) dans sa position effacée contre l'action du ressort (33) de l'organe de blocage, lorsque ledit verrou (14) cesse d'être maintenu dans sa position déverrouillée par le premier câble (24) ou la cale (35).

2. Siège de véhicule selon la revendication 1, dans lequel les moyens d'actionnement de verrou sont constitués par le dossier (3) lui-même, qui est relié au premier câble (24) pour placer le verrou (14) dans sa position déverrouillée lorsque ledit dossier est placé dans sa position rabattue, et l'organe de blocage (31) étant conçu pour bloquer le dossier (3) dans sa position rabattue avec un certain jeu angulaire qui permet de relever légèrement le dossier (3) à partir de sa position rabattue, suffisamment pour que le premier câble (24) n'empêche plus le verrou (14) de revenir en position verrouillée.

3. Siège de véhicule selon la revendication 1 ou la revendication 2, dans lequel au moins la glissière (7) qui comporte le verrou (14) est réglable longitudinalement au moyen d'un ensemble vis-écrou (11, 13), cet ensemble comprenant une vis sans fin (11) qui s'étend longitudinalement parallèlement à la glissière et qui est entraînée par un moteur (10), cette vis sans fin étant montée rotative sur le deuxième profilé (9) et étant vissée dans un écrou (13) qui constitue à la fois l'élément complémentaire avec lequel coopère le verrou (14) et l'organe de butée qui coopère avec la cale (35).

4. Siège selon l'une quelconque des revendications précédentes, dans lequel l'organe de blocage (31) est monté sur l'assise (2) et peut être engagé dans un logement (32) solidaire du dossier (3) pour bloquer ce dossier en position rabattue.

5. Siège selon la revendication 4, dans lequel le premier profilé (8) est le profilé fixe et le deuxième profilé (9) est le profilé mobile, et dans lequel au moins le deuxième câble (29) coulisse dans une gaine (30) flexible qui présente deux extrémités axiales fixées rigidement l'une au profilé fixe (8) et l'autre à l'assise (2) du siège.

6. Siège selon l'une quelconque des revendications précédentes, dans lequel la cale (35) est déplaçable axialement en translation par rapport au premier profilé (8), entre sa position active et sa position effacée.

7. Siège selon l'une quelconque des revendications précédentes, dans lequel le verrou (14) est actionné par un levier (25) monté pivotant autour d'un axe horizontal (28), ce levier présentant, de part et d'autre de son axe, un premier bras (25a) qui est relié aux premier et deuxième câbles (24, 29) et un deuxième bras qui coopère avec le verrou (14), le verrou étant monté sur le profilé fixe (8) qui constitue ainsi le premier profilé, et ce verrou étant guidé en coulissement vertical par le profilé fixe et étant déplaçable vers le bas pour passer de sa position verrouillée à sa position déverrouillée, ce qui correspond à un déplacement vers le haut du premier bras (25a) du levier.

8. Siège selon la revendication 7, dans lequel le deuxième bras (25b) du levier d'actionnement du verrou coopère avec ce verrou (14) uniquement en prenant appui sur une portion inférieure (17) appartenant à ce verrou, de façon à déplacer ledit verrou vers le bas lorsque le premier bras (25a) du levier est déplacé vers le haut.

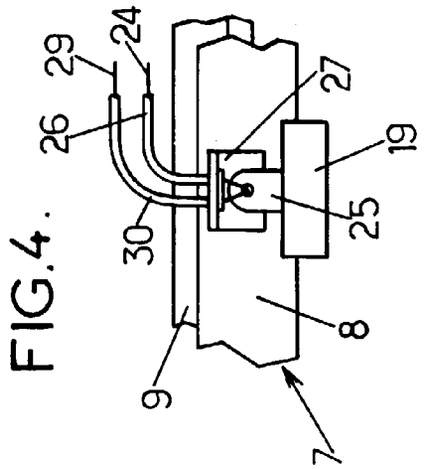

29
24
27
26
19
25
30
8
9
7

FIG.4.

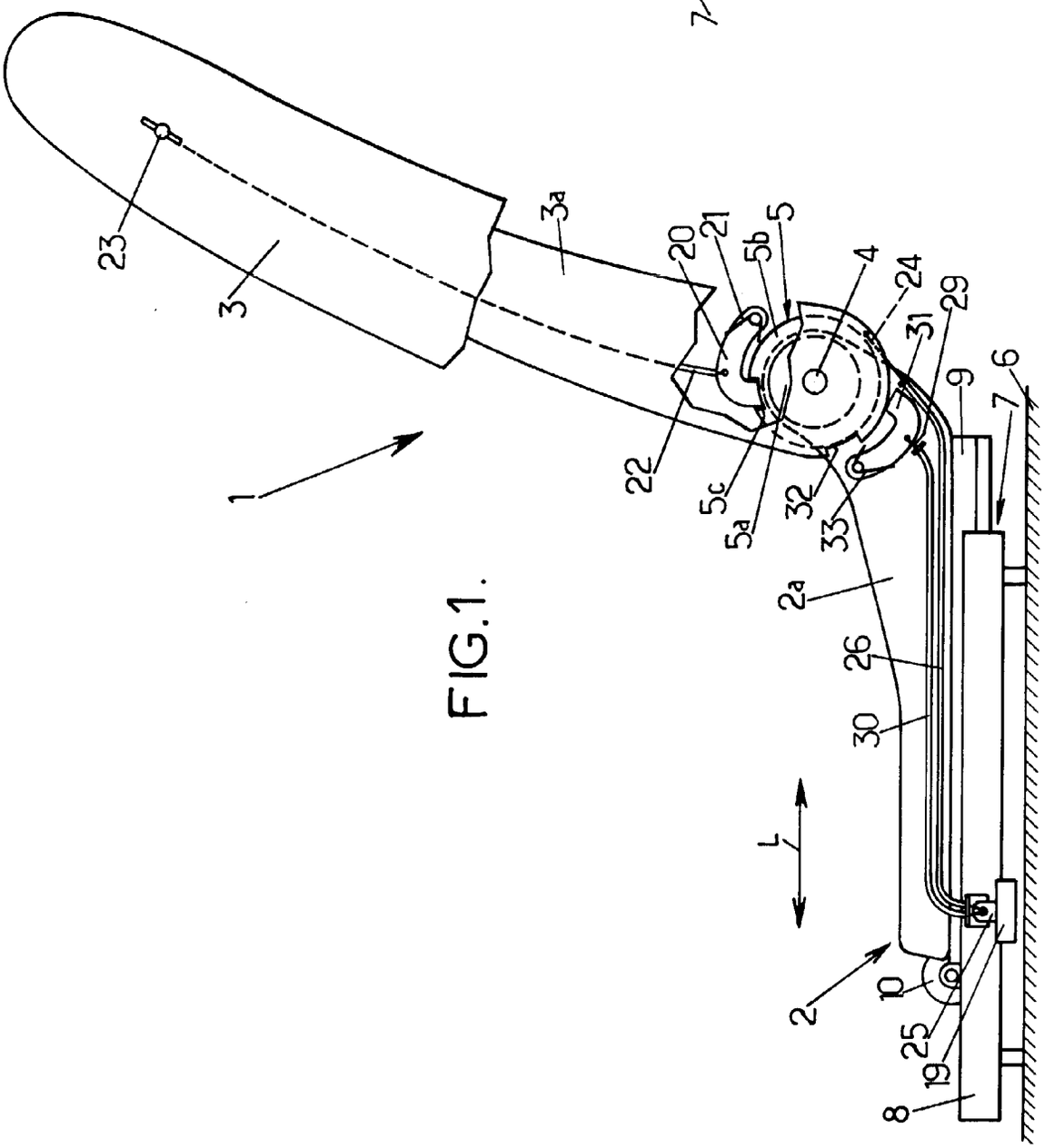

23
3
3a
20
21
5b
5
4
24
29
31
6
9
7
22
5c
5a
32
33
2a
26
30
L
2
10
25
19
8
1

FIG.1.

FIG.2.

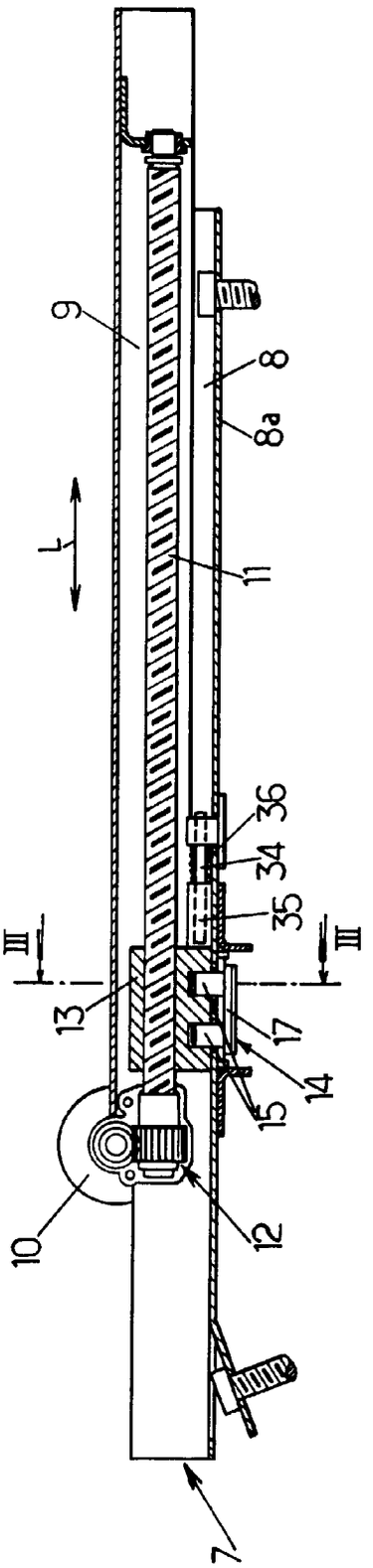

9
8
8a
L
11
36
34
35
III
III
13
17
14
15
10
12
7

FIG.7.

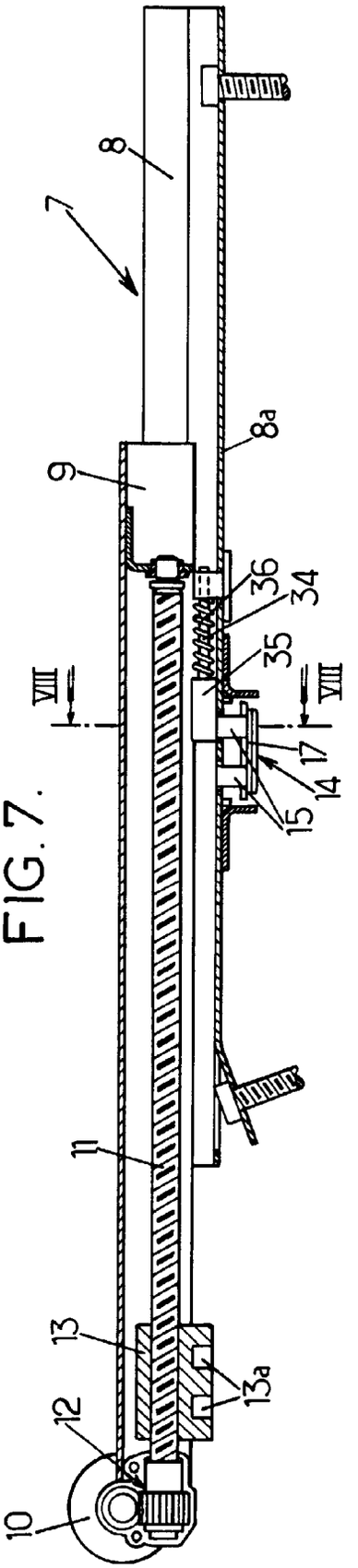

8
7
8a
9
36
34
35
VIII
VIII
17
14
15
11
13
13a
12
10

FIG.3.

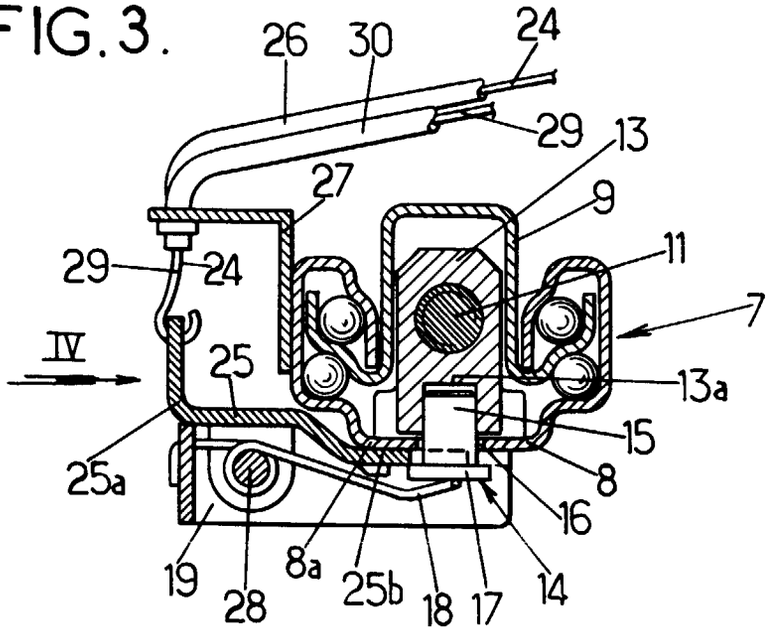

26
30
24
29
13
27
9
11
29
24
7
IV
25
13a
15
25a
8
16
19
28
8a
25b
18
17
14

FIG.8.

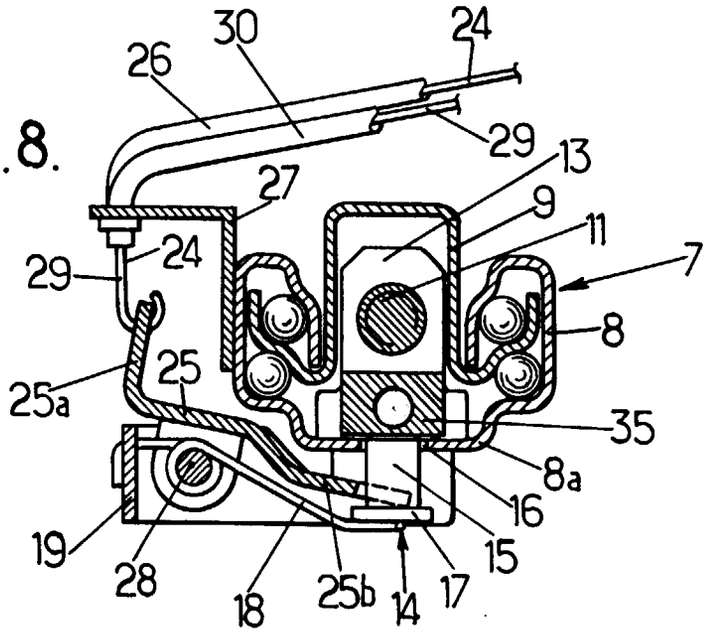

30
24
26
29
13
27
9
11
29
24
7
8
25
25a
35
8a
16
19
15
28
18
25b
14
17

FIG.5.

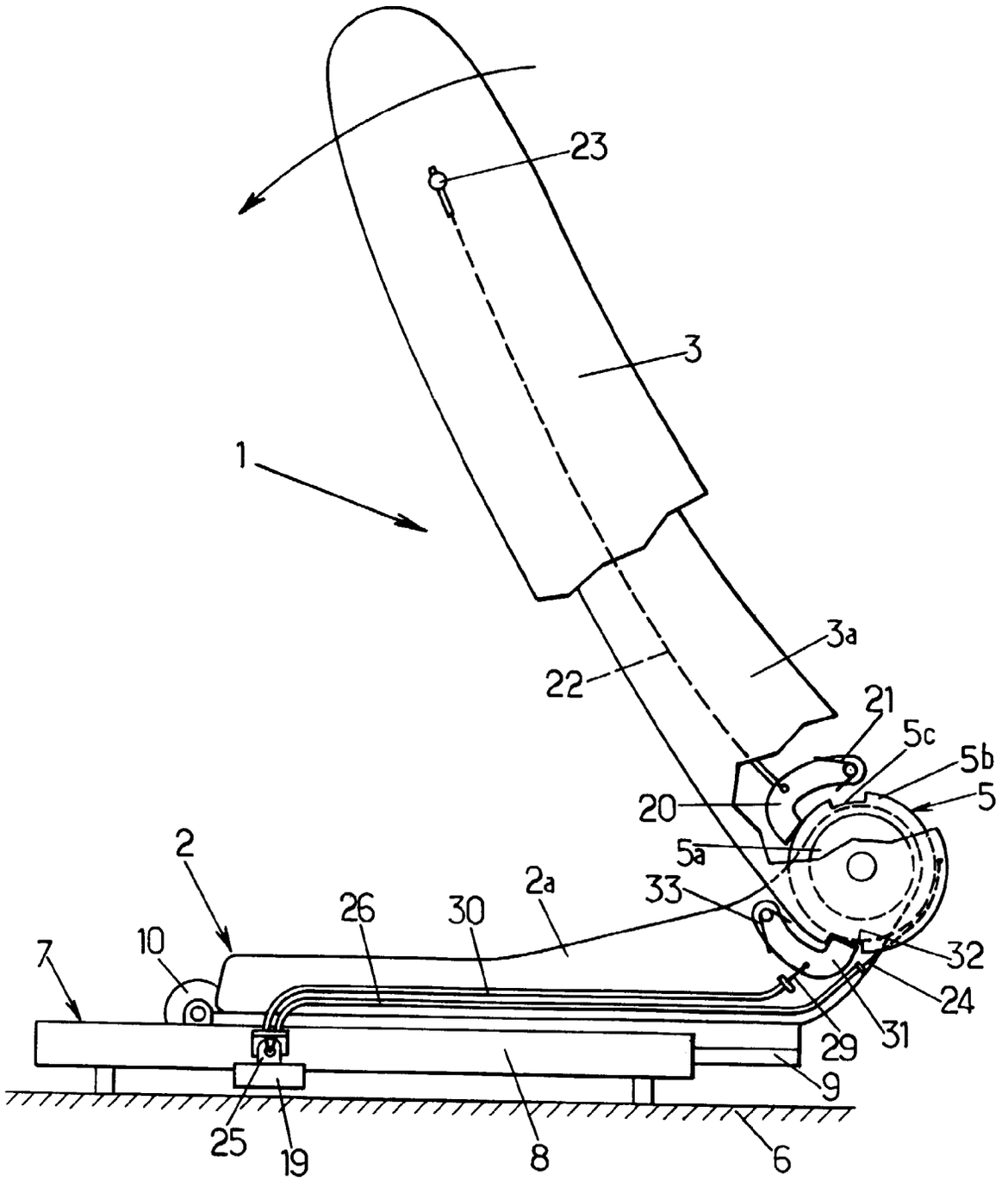
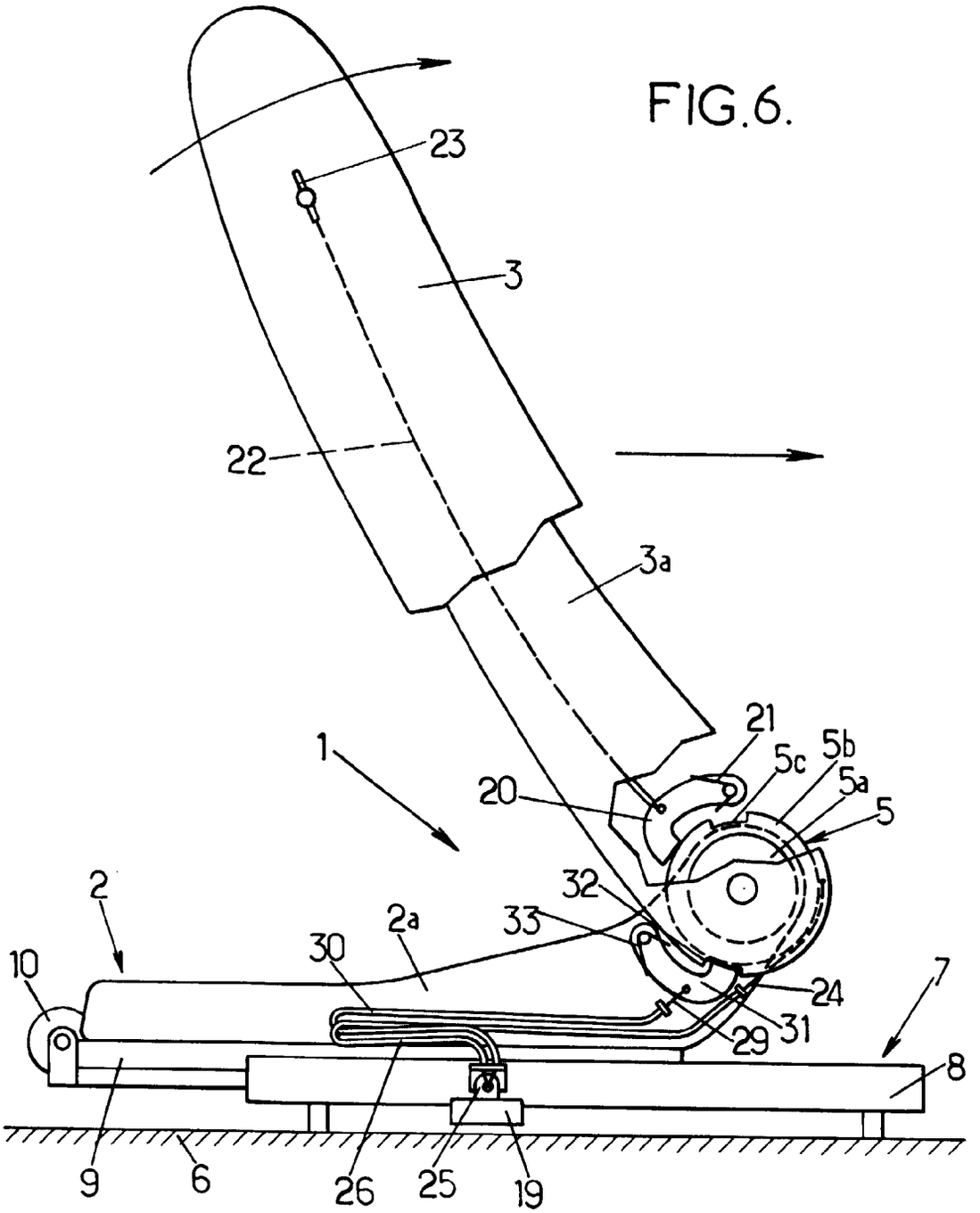


FIG.6.



Office européen des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numero de la demande
EP 97 40 0778

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS

Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.6)
P,X	GB 2 298 785 A (KEIPER RECARO GMBH CO) 18 Septembre 1996 * page 6, ligne 4 - ligne 14; figure 1 *	1,2,4,5	B60N2/12
A	DE 27 08 423 A (NISSAN MOTOR) 1 Septembre 1977	1	

DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.6)

B60N

Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications

Lieu de la recherche	Date d'achèvement de la recherche	Examinateur
LA HAYE	12 Août 1997	Argentini, A

CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES

X : particulièrement pertinent à lui seul
Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie
A : arrière-plan technologique
O : divulgation non-écrite
P : document intercalaire

T : théorie ou principe à la base de l'invention
E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date
D : cité dans la demande
L : cité pour d'autres raisons

& : membre de la même famille, document correspondant

EPO FORM 1503 03.82 (P04C02)